

第20回 自動車整備技術の高度化検討会

議事次第

日時：令和元年11月5日（火）10:00～12:00

場所：AP 新橋 3F B ルーム

1. 開会

2. 議事

- (1) パブリックコメント公募結果及び概要について
- (2) 自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）について
- (3) その他

3. 閉会

<配付資料>

- ・ 委員名簿
- ・ 資料 1 自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）に対する提出意見と検討会の考え方（案）
- ・ 資料 2 自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）
- ・ 資料 3 今後のスケジュール
- ・ 参考資料 1 議事概要（第19回高度化検討会）
- ・ 参考資料 2 中間とりまとめ（案）の修正に係る補足資料

自動車整備技術の高度化検討会委員名簿

【座長】

須田 義大 東京大学 生産技術研究所 教授

【委員】

古川 修 芝浦工業大学 名誉教授

中村 渉 一般社団法人日本自動車工業会 流通委員会サービス部会 委員

黒田 卓也 一般社団法人日本自動車工業会 流通委員会サービス部会 委員

寺島 友義 日本自動車輸入組合 アフターセールス委員会 委員

碓 孝浩 日本自動車輸入組合 参与・技術部長

高橋 徹 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会 教育・技術部 部長

唯根 健一 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会 教育・技術部 教材課長

平塚 睦子 日本自動車車体整備協同組合連合会 副会長

藤原 一也 一般社団法人日本自動車機械器具工業会 故障診断分科会 分科会長

高橋 正彦 一般社団法人日本自動車機械工具協会 流通部会 委員

本廣 好枝 全国自動車大学校・整備専門学校協会 理事

長谷川達也 全国自動車短期大学協会 専門委員

永井 啓文 独立行政法人自動車技術総合機構 企画部 部長

藤井 洋 軽自動車検査協会 検査部 検査担当部長

【国土交通省自動車局】

平井 隆志 整備課長

野中 秀紀 点検整備推進対策官

関 伸也 課長補佐

田辺 剛敏 課長補佐

井原 拓真 専門官

(順不同・敬称略)

今後のスケジュール

1 1月5日 第20回 自動車整備技術の高度化検討会

中間取りまとめ

1 1月中 省令・告示のパブリックコメント公募開始

～5月まで 施行

※ 経過措置（認証）は4年間

第19回 自動車整備技術の高度化検討会 議事概要

【日 時】

令和元年10月3日（木）15：30～17：30

【場 所】

AP 虎ノ門B ルーム

1. 自動車整備士資格制度等見直しWGについて（資料1）

事務局より、自動車整備技術の高度化検討会の傘下に自動車整備士資格制度等見直しWGを設置することを提案し、了承を得られた。

【報告概要】

- 自動車整備士資格制度のあり方等について議論するため、自動車整備技術の高度化検討会の傘下として「自動車整備士資格制度等見直しWG」の設置を提案。

《WGでの議論事項》

- 自動車整備士資格の種類について
- 自動車整備士資格における受験資格について
- 自動車整備士の養成課程カリキュラムについて
- 自動車整備士の試験について
- 今後の進め方について
- その他

《その他》

- 2020年半ばまでに4～5回開催予定とし、約1年での制度化を目指す
- WGの他に、必要に応じてメンバー（資料1裏面参照）からのメールでも議論可

2. 自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）について（資料2）

事務局より自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）を提示し、了承を得られ、当該中間とりまとめ（案）に対し、パブリックコメントを募集することとなった。

【報告概要①】◇「3.1. 特定整備の対象とすべき作業」

- 保安基準の対象装置のうち、運行の安全に直接関連し、かつ整備作業の難易度の高いものを特定整備の対象作業として限定する
- ECUの機能調整が必要となる装置の一部として装着されているカメラ、レーダー、レーザー、窓ガラスを取り外す行為、及び機能調整等によって行う自動車の整備・改造も特定整備の対象作業とする
- エーミング機能に関して、静的エーミングのみ、あるいは静的・動的エーミング併用の場合に特定整備の対象とする

≪特定整備の対象作業の具体例≫

- 整備要領書やスキャンツールを必要とする作業
(衝突被害軽減制動制御装置：自動ブレーキ)・(自動命令型操舵機能：レーンキープ)

【報告概要②】◇「3.2. 認証のパターン」「3.3. 認証基準（設備）」「3.4. 設備の共用」

- 認証のパターンとして、3パターンを想定
- 認証を行う基準は「必要な最低限度」とし、認証パターン①②③それぞれの設備に係る認証要件の報告及び電子制御装置点検整備作業場の広さについて、表（資料3 P.10）に従って対象自動車ごとの数値を明記
- パターン②③の認証を受けようとする事業者に対しては、自社の作業場以外に、一定の要件を満たす他の場所を共用することを可能とする

≪認証の3パターン≫

- パターン①：分解整備のみを行う
- パターン②：電子制御装置整備作業（新たに特定整備となる作業）のみを行う
- パターン③：上記①②の両方を行う

≪3パターンの設備に関わる具体的な認証基準≫

- パターン①：これまでの要件から変更なし
- パターン②：平滑な電子制御装置点検整備作業場と車両置場を必要とする
- パターン③：パターン①②全ての要件を満たすことを必要とする。この場合、電子制御装置点検整備作業場は点検作業場及び車両整備作業場のほか、完成検査場と兼用可とする

《電子制御装置点検整備作業場について》

- 対象とする自動車ごとに、電子制御装置整備作業場の基準 の値を提示
- 完全に水平な場所ではなく、「平滑」な場所とし、それを確認するために必要な機器として水準器の保有を義務付け

《工具の要件》

- 工具：整備用スキャンツールを必要工具とする

《その他の設備の要件》

- ターゲット：全車種に対応できるものとするのではなく、入手方法が明確であれば認証可とする

《共用を認めるケース》

- 他の特定整備事業者の電子制御装置点検整備作業場及び車両置場を共用するケース
- 複数の事業者が一つの電子制御装置点検整備作業場及び車両置場を共用するケース

《宿題事項》

- JAIA との相談・検討ののち、スクエアブラケット外してのパブリックコメント実施
- 完成検査場でできる作業の中に、エーミング作業を追加→法令上の書きぶり、あるいは記載可能か否かを検討

【報告概要③】 ◇ 「3.5. 認証基準（従業員、講習）」 「3.6. 遵守事項（整備主任者研修）」

- 認証パターン①に係る工員等の認証要件は従来通り
- 認証パターン②③に係る工員等の認証要件について、表（資料2 P.14）を用いて報告
- 整備主任者研修は、今回の新たな整備主任者も含め、事業場に選任されている者が受講することとし、今後は最新の電子制御装置整備の内容も含めていく

《パターン②③に係る工員等の認証要件》

- 工員数：2人以上
- 自動車整備士の最低要件：工員のうち少なくとも一人は、下記どちらかに該当する者とする
 - 一級整備士（二輪を除く）
 - 一級自動車整備士（二輪） or 二級自動車整備士 or 自動車電気装置整備士 or 自動車車体整備士＋国土交通大臣が定めた一定の基準を満足している講習を受講

- 自動車整備士保有割合：工員に対して1/4以上
- 整備主任者の資格要件：上記の自動車整備士要件と同様
- パターン③：パターン①②を全て満たすこと

《構内外注の場合に係る従業員に関する基準》

- ガラス交換等だけを外部事業者に外注し、外注元の工場にて交換作業等を行う場合、外注先が必ずしも認証を取得する必要はない
- 認証を取得している外注元が最終的には特定整備記録簿を作成し、責任の所在を明らかにすることで可とする

《国土交通大臣が定めた一定の基準を満足している講習》

- 学科・実技・試問で構成
- 法施行と同時に認証取得が可能となるよう、講習を施行前に先立って実施することを想定

《宿題事項》

- 整備主任者選任前講習の内容・要件の検討

【報告概要④】 ◇ 「3.7. 点検整備に必要な技術上の情報の提供」

- 道路運送車両法の一部改正によって義務付けられた情報提供の範囲を報告
- 上記の情報提供義務から外れる内容を報告（交通政策審議会の小委員会報告書より）
- 情報提供の方法を報告
- 情報提供義務が遂行されていない事象発生時の対応方法として、本高度化検討会の場を活用して調整する

《提供すべき情報の範囲》

- 原則、自動車メーカーからディーラーに提供されている情報と同様の情報（専用スキャンツールを含む）
- 具体例：専用スキャンツール・ターゲット等の専用工具・整備要領書など

《情報提供義務外》

- 自動車の盗難又は不正に繋がるおそれがあるもの
- 自動車の販売時において行う制御装置のプログラムの初期化にかかるもの
- 自動車メーカーのサポートが終了され、ディーラーにも提供されなくなった情報

《情報提供の方法》

- 点検整備に関して：原則、全ての車両が情報提供の対象
- 期限：新車の発売日から6カ月以内
- 高度な技術に係るもの（例：自動運行装置）：自動車メーカーにより能力を認められ、契約を結んだ者に対してのみ提供可
- 専用スキャンツール：2020年内の提供
- 価格：有償可
- 少数台数車両・古い車両への対応：問合せによる対応可
- 自動車メーカーによるサポート終了の場合：情報提供義務外

《宿題事項》

- 整備要領書の活用について、各地域の振興会が設けているヘルプデスクへの公表・周知方法の検討

【報告概要⑤】◇「3.8. 点検基準の見直し」

- 点検基準の見直しが必要となる背景を報告
- 点検基準の内容を詳細に報告
- 公布から施行まで、9カ月の期間を設ける
- 点検整備記録簿の記載はこれまで同様、任意様式での記載要

《点検基準見直しが求められる背景》

- 特定整備制度の導入に伴い、分解整備の範囲が拡大し、記録簿の記載が必要となった
- 近年の電子化に伴い、電子的な状態を確認する点検・整備の重要性が一層増加した

《点検基準》

- 電子制御装置の状態が点検できるよう、OBDの診断状態をその他の点検項目に追加
- OBD検査の対象外となっている下記自動車は対象外とすべき
 - 大型特殊自動車
 - 被牽引自動車
 - 二輪自動車
- 1年ごとの点検
- 警告灯の点灯を確認することによる点検とする

《宿題事項》

- 記録簿への記載方法（記号等の活用・統一など）や様式
- 新たに追加になる警告灯の点検項目について、各メーカーの周知活動の一部として使用するリーフレット等へ対応するため、省令への書きぶりの早期情報共有

【報告概要⑥】◇「3.9. 今後の指定整備工場のあり方」「3.10. 経過措置」

- 経過措置についての前提を確認
- 経過措置期間中・経過措置期間後における現存の認証事業者の扱い

《4年間の経過措置を与えられる者》

- 分解整備を除く特定整備事業に相当する事業を現に経営している整備事業者は、認証がなくても経過措置期間中4年間は事業が可能

《経過措置期間中》

- 現に分解整備の部分で認証を保有している者：電子制御装置整備に係る特定整備作業が発生しない車に対して、保安基準適合証の交付が可能
- 電子制御装置整備に係る特定整備の認証を受けていないが、現に自動車特定整備事業に相当する事業を経営している者：保安基準適合証の交付可能

《経過措置期間後》

- 電子制御装置整備に係る特定整備の認証を受けていない者：電子制御装置整備の対象となる自動車の保安基準適合証の交付は不可

《宿題事項》

- 経過措置の対象になるか否かの判断について、事業を営んでいる判断基準
- 未認証行為事業者の調査や指導方法について、効率的な対処方法

【報告概要⑦】◇「3.10. 経過措置」「3.11. 自動車特定整備事業者等の標識」

- 専用スキャンツールの提供は2020年内
- 4年間の経過措置に関わらず、認証取得環境整備への早期取り組みを目指す
- 自動運行装置を取り扱う特定整備事業者に対する標識について報告

《標識》

- 分解整備・電子制御装置整備・全てを行える事業者：従来とは異なる標識を予定

- 従来の分解整備・新たな電子制御装置整備のみ：従来の標識と同様
- 指定事業者・優良事業者：既存の標識のまま

【報告概要⑧】 ◇「4. 継続的な検討課題」

- (4.1.) 自動車整備士資格の見直しを早急に行う
- (4.2.) FAINES があるものの各メーカーにより整備要領書の様式等が異なること、必要な情報の探しにくさ、輸入車情報が日本のユーザーにとって利用しやすい環境でないことについて中長期的に検討すべき
- (4.3.) 警告灯が点灯しているかの確認による点検方法以外の方法を今後模索する
- (4.4.) 専用スキャンツールを各メーカー分取り揃えることが困難なことから、汎用スキャンツールの早期開発への取り組みは重要な論点である
- (4.5.) 自動運行装置について現時点では、各メーカーの許可があった事業者に対して情報提供することとするが、将来的には自動運行装置の普及が想定されることから、自動運行装置に特化した認証制度について検討が今後必要である
- (4.6.) 今後、整備空白地の発生や自動車整備難民が発生しないよう、先進整備に係る講習は人材確保のための取り組みを整備事業者で連携できるよう支援する

《宿題事項》

- 法定一年点検の重要性についての記述の追加。
- 法定一年点検の実施率向上のための施策として、生命保険の割引施策等を参考にし、できる展開方法の検討と記述の追加。

3. その他（資料3）

【報告概要】

- 今後のスケジュールを報告

《次回、11月5日（火）の高度化検討会までのスケジュール》

- 本日の資料2についての修正・意見・要望等を、10月4日までに国交省へ報告
- それを反映させたパブリックコメント用の中間とりまとめ（案）を作成
- パブリックコメント
- パブリックコメントの意見を中間とりまとめ（案）へ反映
- 11月5日（火）第20回自動車整備技術の高度化検討会にて、パブリックコメントの意見を反映させた中間とりまとめ（最終版）を公表

以上

質疑概要

1. 自動車整備士資格制度等見直しWGについて

特になし

2. 自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ(案)について

◇3.2. ~3.4.

発言者	発言概要
自工会	説明からは“自動運行装置”の定義はレベル3以上というイメージを受けるが、今のレベル1・2の特定整備事業者及びレベル3の特定整備事業者の要件を変えるということだろうか。
国交省	外形的な認証基準は変えるつもりはない。きちんと情報やスキャンツールを持っていて、一定の面積を持っていれば当然、認証を出していく。その一つの要件である技術的な情報、整備に必要な情報が入手できるかどうか、自動車メーカーの方で自動運行装置に関する情報を提供していただければ、あえてこの規定を置く必要はない
機工協	完成検査場と兼用できることについて、前回の検討会では車検場では認めないとされていたが、OKとなったのだろうか。
国交省	エーミング作業等の新しい整備作業を行うにあたり、本来の作業に支障がないという範囲で兼用は可という整理とした。
日車協連	FAINESが見られない事業所、あるいはメーカーが直接整備要領書を出さないところは、一切認証を出さないということだろうか。
国交省	基本的にはその通りである。ただ、どのようにして入手するかを適切に説明できれば認証は出していくため、その点が要件として引っかかることはほとんどないと思っている。
JAIA	電子制御装置整備作業場の要件を、完全に「水平」ではなく、「平滑」としているが、アライメントが正確であることやターゲットボードを車両に対して平行移動した前に置くことをJAIAとしては前提条件としている。要件として必要な内容であるが、どう対処するべきか。
国交省	認証の要件は「必要最低限」のものとするため、一つの要件をクリアしたイコール全てできるということではない。そのため、何か特殊な機器を要する場合には、当然それは必要要件となるが、それは認証の最低限の要件としては明記できない。 アライメントについても、アライメント後に必ずエーミングをする必要があるとは整備要領書に記載されていない。そのため、アライメントについても同様に、要件としては明記できない。

◇3.5. ～3.6.

発言者	発言概要
日車協連	日車協連としても、“国土交通大臣が定めた一定の基準を満足している講習”及び整備主任者研修を提供させていただけるだろうか。
国交省	整備主任者研修は学科・実技に分かれており、そのうち実技研修は各地域の振興会にお願いしている。私どもの方で今後詰めていく講習の内容についてご対応いただけるのであればお願いしたい。
JAMCA	<p>新たな特定整備の整備主任者としては、一級自動車整備士しか該当しない。と言う認識に対し感謝する。</p> <p>講習については、大きな影響がでないよう新たな特定整備の整備主任者の資格があるとみなすための措置と承知している。この措置については、経過措置としてあるタイミングが来たところで提供を終了すべきではないかと思う。</p> <p>これらの詳細は、一級と二級の差別化を含め自動車整備士資格制度等見直しWGで論議させていただきたい。</p>

◇3.7.

発言者	発言概要
日車協連	現場サイドの声として、FAINESが入っているが、実際にはエーミング作業よりもそこから必要な情報を見つけ出すことの方が大変だというメーカーもある。統一用語等を作っただけ、簡単に入っていける工夫を何かできないだろうか。
国交省	今ある整備要領書をすぐに変えることは難しい。INDEXを貼ることやリンク付けをすることも策としてはあるが、すぐというわけではなく、今後の継続的な検討課題とさせていただきたい。
国交省	各地域の振興会ではヘルプデスクを設けていて、どこに情報が載っているかという問合せ窓口がある。その窓口への周知方法については今後、検討していきたい。
自工会	車両メーカーとして点検・整備に必要な情報提供はこれまでも行っており、勿論今後も続けていく。その上で、原則全ての車両が対象となるが、古い車の情報に関する精査は困難であるため、「提供されていないのではないか。」というような情報が寄せられた際には、関係者で対応を協議させていただきたい。
国交省	高度化検討会の場やそれ以外の場を活用し、関係者の意見を踏まえて調整することとしたい。

◇3.8.

発言者	発言概要
自工会	記録簿の記載方法について、点検結果の記入例等を設け、そこにレ点や×、△など、色々なパターンが出てきても記載しやすいような工夫はできないだろうか。
国交省	日整連や自工会を含めた関係団体と話し合いながら、記録簿の記載方法について現場の混乱がないようにしていきたい。
自工会	ユーザー・整備事業者への周知が重要。自工会としても必要な協力を行うが、関係者の皆様と連携して進めていく必要があると考える。 また、メーカーとしても対応が必要な事項があるので、早期に着手できるよう、今度の省令・告示改正にあたって密な情報共有をお願いしたい。
国交省	直近の改正事例でも関係団体と密なコミュニケーションをとって推進しており、今回もそのように取り組んでいく。

◇3.9. ~3.10.

発言者	発言概要
日車協連	経過措置の対象となるか否かの見分けはどのようにするのか。
国交省	怪しいという事業者に対しては見た上で認証を取るように指導する。未認証行為をしている場合には、適切に対処をしていく。ただし、何をもって経営をしているのか、どんな記録を出せばいいのか等、見分け方については検討していく。

◇4.

発言者	発言概要
日車協連	法定一年点検の実施率はどれくらいだろうか。
国交省	中間点検の実施率は、乗用車の場合は約6割。
JAIA	小さなインポーターの場合、年に数台を売るだけのところもあるため、OEMが作っているマニュアルを手に入れることが精一杯で、日本語にすることまでは難しい事業があることを理解していただきたい。
国交省	それは状況に応じてということ考えている。

3. その他

発言者	発言概要
自工会	次回 11 月 5 日（火）の高度化検討会の時点では、パブリックコメントの結果はまだまとまっていない時期だろうか。
国交省	まとめた上で、次回の高度化検討会を行う予定である。今日いただいた意見等を反映させた判でパブリックコメントをかけ、そこでいただいた意見をまとめた最終版を次回の高度化検討会でお示ししたい。
日整連	整備士主任者の資格要件である講習について、今後策定するカリキュラムに対して同等またはそれ以上の講習を受講したものに対して、今後の講習を免除または短縮するような措置は可能性としてあるだろうか。
国交省	日整連と相談の上、養成課程の技術・学科に見合うような内容であれば、省略・免除も想定している。

電子制御装置整備の対象となるか否かの判別

◆ とりまとめに対する意見

- 電子制御装置整備の対象となる装置を備え付けているか否かについて、誤って未認証行為を行ってしまわないよう、容易に判別できるようにして欲しい。

◆ 対応案 ① 車検証に記載

メリット

- 容易に判別しやすい
- 保安基準適合証の交付の際等、車検証を確認することから、誤りが起きにくい

デメリット

- 既存車など、車検証の差替まで(最長3年)は対応ができない
- 自動車メーカーからの提出 → MOTAS情報の反映までに一定の期間が必要
- 車検証の電子化にも留意が必要(券面事項となるか否か)

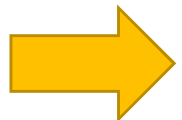
◆ 対応案 ② HP等で確認、 必要があるものはメーカーにおいて対応

メリット

- 制度の施行とともに、対応が可能
- 将来的に、車検証に不必要な情報を書く必要がない
- ユーザーに対して、電子制御装置整備の制度等、併せて周知することが可能

デメリット

- 土日等、自動車メーカーでの対応ができない場合がある
- 整備工場においては、HP確認等の手間がかかる



ユーザーの利便、将来的にはほとんどの車両(乗用、大型)が電子制御装置整備の対象車両となることを踏まえれば、案②が適切ではないか